

Massue, Huet. *The region with a future : the Gulf and Lower St.Lawrence*. Presented by the Lower St.Lawrence and Gulf Development Association.

Paul Bussières

Volume 4, numéro 7, 1959

Mélanges géographiques canadiens offerts à Raoul Blanchard

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020218ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020218ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

 diteur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Bussières, P. (1959). Compte rendu de [Massue, Huet. *The region with a future : the Gulf and Lower St.Lawrence*. Presented by the Lower St.Lawrence and Gulf Development Association.] *Cahiers de géographie du Québec*, 4(7), 228–230.
<https://doi.org/10.7202/020218ar>

sur l'industrie de Porto-Rico (1927) et un autre, de géographie appliquée, sur une réserve indienne (1940). Enfin l'analyse géographique d'une activité localisée est possible aussi en géographie politique, d'où un article de Hartshorne en 1933 sur les frontières politiques et géographiques de la Haute-Silésie.

Geography of areal uniformity and diversity est le titre qui coiffe un sixième groupe d'études sur le terrain. Il s'agit ici d'études de micro-géographie, qui consistent à cartographier des régions reconnues comme homogènes à tous les points de vue, à classer ces régions et à décrire tous les types découverts. Deux exemples en sont donnés : une étude de Jones et Finch (1925) et une autre de Finch, célèbre aux États-Unis, sur la région de Montfort (1933). Quatre études sont présentées comme des dérivés de ce groupe 6 : 2 portent sur des régions rurales et 2 sur des régions urbaines, mais elles utilisent toutes des méthodes statistiques variées et plus ou moins complexes, et aboutissent à une mosaïque de petites portions d'espace homogène. Ces études dérivées s'échelonnent entre 1935 et 1952.

Le septième groupe d'études sur le terrain est consacré à la *Geography of areal organization*. Les phénomènes cartographiés à partir du terrain sont ici des foyers, des lignes et des limites de mouvement, plutôt que des espaces uniformes statiques dans une mosaïque généralisée. L'unité de ces portions d'espace provient non pas de leur uniformité mais de leur organisation par l'homme. La méthode est encore, comme pour le type précédent, une méthode de cartographie détaillée, mais moins de phénomènes visibles que de faits dynamiques révélés par des enquêtes auprès des gens. Un exemple « pur », un article sur une communauté industrielle par Platt, date de 1928, alors que 4 dérivés sont présentés, s'échelonnant de 1931 à 1957. Ces dernières études se rattachent à d'autres types, mais surtout au type 7 et tentent d'appliquer cette idée d'organisation fonctionnelle à des régions plus vastes.

Enfin, le huitième type est intitulé *Geography of culture origin and dispersal*. La méthode fait appel aux techniques archéologiques et géomorphologiques. L'exemple est un article de Sauer (1930). Quant aux dérivés, plusieurs exemples variés en sont donnés (1931 à 1957) qui se rattachent d'ailleurs aussi aux types précédents.

On voit donc que l'intérêt de ce livre tient fondamentalement à deux choses. D'abord, il réunit un groupe d'articles remarquables qui sont des exemples très variés d'études faites à partir de recherches sur le terrain avec des techniques diverses. Mais surtout il constitue un essai méthodologique extrêmement intéressant par les commentaires de l'auteur. En effet, même si l'on peut ne pas être d'accord sur la classification proposée, il reste qu'on est en face d'une interprétation très valable de l'histoire de la recherche géographique.

La conclusion du livre comporte aussi des statistiques extrêmement intéressantes sur les tendances actuelles de la recherche géographique aux États-Unis, à partir des articles publiés entre 1954 et 1959 dans les trois grands périodiques américains de géographie. Ainsi, seulement 25% de ces études appartiendraient aux quatre premiers types et à leurs dérivés, alors que 29% seraient du type « géographie économique analytique », 21% du type *Areal uniformity and diversity*, 18% du groupe *Areal organization*, le dernier 5% appartenant au groupe *Culture origin and dispersal*. Les études de géographie économique et les études faisant appel aux statistiques dominent donc nettement dans la production géographique américaine contemporaine.

Louis TROTIER

MASSUE, Huet. **The region with a future : the Gulf and Lower St. Lawrence.** Presented by the Lower St. Lawrence and Gulf Development Association.

Cette deuxième étude¹ du gérant-général de l'Association pour le développement du Golfe et du Bas-Saint-Laurent présente en quelques 80 pages une revue des développements industriels et des transports de l'immense région de 330,000 milles carrés que couvre la division de recensement du comté de Saguenay.

¹ La première : *Improved winter navigation in the Lower St. Lawrence River and Gulf region*, Montréal (April 15, 1958).

Dans les premières lignes de l'introduction, l'auteur, sans autrement s'attarder à la définition des termes, désigne ce territoire sous le nom de Côte Nord, vocable qu'il applique aussi bien au Labrador terre-neuvien qu'au Nouveau-Québec (ou beaucoup mieux selon nous, à l'Ungava). Peut-être y aurait-il lieu de préciser ici que c'est donner un sens beaucoup trop extensif à la bordure nord de l'estuaire et du golfe du fleuve Saint-Laurent comprise entre le Saguenay et le détroit de Belle-Isle. Sans doute ne doit-on pas, à cause d'incidences économiques certaines, donner une dimension trop restrictive à la « Côte » et détacher d'elle certaines avancées de la pénétration humaine vers l'intérieur du bouclier, mais nous croyons que les bassins de l'Atlantique, de la baie d'Ungava et des baies James et d'Hudson ne sont définitivement pas parties intégrantes de la Côte Nord puisqu'ils forment un ensemble de régions qui ont leur physionomie propre, à plus d'un point de vue regardent bien loin vers d'autres côtes et n'ont eu jusqu'à ce jour que peu d'effet sur la mise en valeur du rebord méridional des hautes-terres du bouclier. Schefferville sur le versant du Labrador fait cependant, il faut bien l'admettre, figure d'exception à ce dernier point de vue.

Après avoir, dans les deux premiers chapitres, établi l'importance du trafic maritime et des principaux ports de la région, l'auteur analyse succinctement les différentes étapes du développement minier de la Côte Nord en regard de la fluctuation des marchés tant canadiens qu'extérieurs. L'exploitation des gisements d'hématite et d'ilménite retiennent, comme il se doit, son attention ; cependant il nous semble qu'il y aurait eu quelque intérêt à constater l'exploitation du gisement de feldspath de baie Johan Beets où la *Spar Mica Co.*, filiale de *Strategic Materials Corp.*, érigeait en 1956 une usine de séparation et de concentration qui produit des concentrés de feldspath, du quartz et de la muscovite moulue.

Dans ce même groupe de chapitres sur l'industrie, l'auteur note l'avènement d'une nouvelle étape dans l'évolution économique de la Côte Nord avec l'ouverture en juin 1958 de l'usine de la *Canadian British Aluminum Co.* Seconde grande industrie de transformation de la Côte,² la grosse installation électro-métallurgique de Baie-Comeau produit actuellement 90,000 tonnes d'aluminium mais doit doubler ce tonnage d'ici à quelques années. Sa présence dans la région favorise éminemment l'essor de harnachement hydroélectrique lancé avec la construction des centrales 1 et 2 de Bersimis et qui se poursuivra durant les prochaines années alors que l'*Hydro-Québec* entend tirer plus de 3 millions de H.P. de la moyenne Manicouagan.

Puis suit une brève analyse des transports à l'embarquement et au débarquement des produits forestiers et du pétrole pour les ports les plus importants de la Rive Nord, de la Rive Sud et de la façade occidentale de Terre-Neuve. Les statistiques fournies portent généralement sur les années 1952 à 1958 et dans le cas du pétrole l'auteur prévoit pour 1970 des besoins de l'ordre de 2.5 millions à 3.7 millions de tonnes.

Les ports de l'Est canadien ayant perdu depuis 1957 la suprématie dans l'exportation du blé au profit des ports de Churchill et de la côte pacifique³ on peut s'attendre à ce que la mise en opération sur une période de 12 mois des élévateurs à grain de Baie-Comeau, d'une capacité de 12 millions de boisseaux (Vancouver : 9.8 millions), tende à rétablir la situation des années 1955-1956 alors que les envois de l'Est comptaient pour 60% des exportations totales. Par ailleurs, l'entreposage et le chargement pour expédition vers l'extérieur de quelque 60 à 80 millions de boisseaux chaque année fournira à Baie-Comeau, comme l'indique l'auteur, l'occasion de ravitailler les nombreux navires qui mouilleront dans son port.

M. Massue poursuit ensuite l'analyse des conditions économiques par un relevé des ressources énergétiques et des perspectives de développement des principaux bassins hydrographiques.

Porte-parole d'une association dont le premier objectif — d'ores et déjà réalisé — est l'établissement, sur une base régulière et rentable, de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent, l'auteur insiste en dernière partie sur l'importance des argents investis dans le développement

² La première étant le moulin à papier de la *Q.N.S.P. Co.*

³ En 1956 : les ports de l'Est, 193 millions de boisseaux ; les ports de Churchill et du Pacifique, 127 millions.

En 1958 : les ports de l'Est, 154 millions de boisseaux ; les ports de Churchill et du Pacifique, 178 millions.

industriel depuis 1950 et des prochains investissements d'ici 1970 ; il établit, en parallèle, que la production industrielle et minière estimée en 1957 à \$200 millions sera vraisemblablement de l'ordre de plus de \$700 millions dans dix ans.

L'étude se termine par une analyse du trafic passager et du trafic marchandise entre les deux rives, des prévisions sur l'accroissement du transport maritime dans le golfe et le Bas-Saint-Laurent et une revision des progrès accomplis depuis peu dans les moyens de communication de la région :

- améliorations portuaires sur les deux rives
- inspection aérienne régulière du mouvement des glaces sur le fleuve
- service de brise-glaces
- adoption du système de navigation Decca dans le golfe
- navigation d'hiver
- service de traversiers
- ouverture prochaine de la route Baie-Comeau – Sept-Îles

Abondamment illustré de cartes et graphiques, ce dernier rapport de l'Association pour le développement du Golfe et du Bas-Saint-Laurent est la meilleure étude, dans son genre, de la région actuellement la plus progressive du Québec.

Paul BUSSIÈRES

